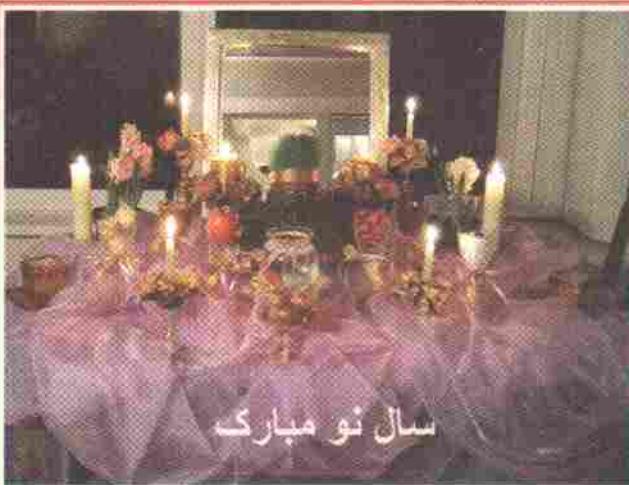


به قام خدا

گزارش بیک سال خوب، خوب، خوب!

انجام دهد. وقتی قانون به او دیگته می‌کند که از هر شناور و قطعات وارداتی مانند هرگالای تجاري دیگر حقوق و عوارض تحریکی بستاند چرا نستاندا بالاخره این سازمان هم دوش خود را زیر بار مستولیت دولت گرفته است و فشار زیادی را متحمل می‌شود. هرچه هم که از من و شما می‌گیرد به جیب خودش نمی‌گذارد که عیناً می‌دهد تحویل خزانه و رسیدش را می‌گیرد تا در آینده از بات هر دینارش حساب پس بدهد. بنابراین مسائل و مشکلات گرانتر تمام شدن کار کشتی داری و کشتی رانی و صرف کردن یا صرف نکردن حمل بار به این سازمان بزرگ و پرمیوستولیت هم بربیوط نمی‌شود اجازه بدیم با فراحت بمالیاتی خوارض متعلقه ادامه بدم و برای رفاقت اقتصادی و دلاری و هم باشکه مرکزی سرگرم و ترق در تمام این ایام هم وزارت امور اقتصادی و دلاری و هم باشکه مرکزی سرگرم و ترق و فقط امور مادی و پولی مملکت بودند و دیدیم که با چه سختگیری مثال زدنی از اعطای هر نوع مزیت ارزی به سفن کشتی دار و کشتی ران جلوگیری به عمل آوردندا البته مشکل ما شاید آنقدرها هم جدی نبود چرا که سازمان بنادر و دریاگوری هم که از جم و خم کارمان آنکه داشت، ایدا به روی خود نیاورده که در دریافت عوارض و هزینه های بندری و غیره جانب کشتی داران و کشتی ران را نگیرد و در آستانه سال تازه حتی با بالابردن عوارض بندری ترتیباتی فراهم آورده که هم برمنابع خودش بیفزاید و هم برآسوده خاطری های دولت، که در مضمون پرداخت های کلان آخر سال (عیدی و باداش و از این قبيل وجهات غیرقابل حذف) دچار تنگدستی نشد و کم نیاوردا

اکنون پای در سالی تازه می‌گذاریم. که محتمل به نظر نمی‌آید به دشواری سالی باشد که به بایانش رسیده این شکرگزار باشیم که کشتی هایمان هنوز روی دریاست، اگر بار کم است امید روتق هنوز وجود دارد، اعضا اتحادیه در کنار هم هستند برای این که در روزهای آینده شادی هایشان را با یکدیگر تقصیم کنند. دلختنگ نیاشیم که حرف هایمان ناشنیده مانده و مشکلاتمان روی هم نباشند، همین که می‌دانیم تقاضاهایمان در جهت مردم و کشورمان است از تلاش باز نمی‌ایستیم و برای گذشتن از این دوره های تکنگیست لحظه ای دچار افسردگی و توقف نمی‌شویم. یادمان باشد که دوره های سختی هرگز برای مدتی دراز ماندگار نیستند. امید آن که در سال تازه مسائل کمتری در برابر هم قرار گیرد و دوباره وضعیتی پدید آید که ما را به این اندیشه قدیمی بیندازد که هرچه می‌توانیم بروزگرفت های ناؤگانی خودمان بیفزاییم و حل بار خودمان را به دوش دیگران تبادل نماییم.



سال نو مبارک

در آستانه سالی جدید، تکاهمی به سال خوب گذشته می‌اندازیم. قبول کنیم که با ممه مسایل و مشکلاتی که کشتی داران با آن روبه رو بودند و صفت حمل و نقل دریایی ما در منگنه قرار دادند، برای خلیل نهادهای دیگر این سال به همین اندیشه تشویل و طاقت فرسانیو. همه به اندیشه ما دچار و امانتگی و عسرت نشندند همه مثله دانند ما دنبال این و آن نگشتهند تا کشتی هایشان را سریا (ببخشید روی آب) نگاه دارند همه مثل ما دچار این افسردگی غیرقابل توجیه نشندند که انگار همه آب ها برخلاف مصالح آنان جریان یافته است. پس برای همه نهادهایی که توانستند در سال گذشته کلیم خودشان را (البته بین توجه به موقعیت خطیر صاحبان کشتی ها) از آب ببرون بکشند هورا بکشند امید آن که در سال جدید نیز به معان اندیشه کامیاب باشند و در برای روسای اسلامی پس از سفرید روی سفید باشندند.

همین مساله هدفمندگردن بارانه ها را نگاه کنید موضوع دستگیریان می‌شود. دولت و قس تصمیم می‌گیرد چیزی دا گران کند قطعاً به صلاح حملکت عمل گرده است. طرحی به اجرای گذاشته شد که هم دولت زیرپایی آن امضا گذاشته بود هم مجلس شورای اسلامی پس از ماه ها تلاش و دقت به آن رای داده بودند. روش ایست که از این طرح نمی‌شود چیزی جز صلاح ملک و ملت برداشت کرد. البته هر طرحی به این اندیشه بزرگ که بیش از ۷۰ میلیون نفر را زیر چتر خود می‌گیرد و دعائی دویت می‌کند طبعاً کسانی هم (عدود) مانند کشتی داران که نه در عدد کمی کسی هستند و نه در عدد کشتی رقم درشتی به شمار می‌آیند، ممکن است دچار تنگدستی بشوند اخوب بشوند! آسمان که بزرگی نمی‌آید. اگر قرار است مردم ما به یعنی تصمیمات دولت به رفاهی نسی دست بپندند، هم کشتی داران می‌توانند فدائی چنین تصمیم می‌شوند و هم شناورهایشان (قابلی ندارند که)، به صین دلیل است که از اعضای اتحادیه می‌خواهیم در آستانه نوروزی دیگر، دلتنگی هایشان را کنار بگذارند و بی طرفاته (البته با فراموش کردن همه مناقع خودشان) به مساله نگاه کنند. آن وقت متوجه می‌شوند که وقتی شرکت تولید و پخش فرآورده های نفتی مسئولیت یافته است که با نرخ تازه ای سوخت را به همه تحویل دهد. چرا باید انتظار داشته باشند تخفیفی برای کشتی داران در نظر گرفته شود؟ کشتی داران هرمساله ای که دارند (هاتند نداشتن پول برای خرید سوخت + نداشتن دلار برای تأمین هزینه خرید لطاعات یدکی و انجام تعییرات + بارگذاری و مناسب برای حمل = مقاصد مناسب برای رساندن کالا) و میادی مناسب برای دریافت کالا) به خودشان مربوط است. سازمان بنادر و دریاگوری هم که حاکمیت دولت را بر عرضه دریایی کشور اعمال می‌کند طبعاً مشغول کار خودش است و چه کاری باید داشته باشد که شناورهای بزرگ و کوچک بدون سوخت می‌توانند طی طریق (ببخشید دریاگوری) بکشند با نکنند! سازمان مستولیت نیز و ضبط کشتی ها و دریافت درآمد هاست، نه چاره اندیشه برای توازن ناتراز خرج و دخل کشتی داران!

وقتی بی طرفانه به همه ۳۶۵ روزی که در گیر رفع و درجع کارها و بازگردان گره های کور کار خودمان بودیم، بقیه نهادهای مستول و غیرمستول هم سرگرم کار خودشان بودند. شرکت علی بخش فرآورده های نفتی سرگرم تلاشی بی وقته برای فروش همه محصولات تولیدی صنعت سوخت به قیمت های جدید بود و طبعاً به بسیاری از گله هندی ناشی از بالارفتن قیمت سوخت جواب نمی‌داد. اعضا اتحادیه محترم اتحادیه به این شرکت خدمتگزار حق بدهند که وقت نداشته باشد به کار آن ها هم بررسدا گمرک محترم هم همین روحیه را در پیش گرفته بود و کار دیگری هم نمی‌باشد

سازمان اتحادیه مالکان کشتی ایران

زیر نظر: شورای سردبیری

نشانی: تهران، خیابان ولی‌عصر، پایین تو از زرتشت، خیابان رحمتی بهمنی

بلک ۶، طبقه پنجم کد پستی: ۱۵۹۴۷۲۵۱۱۶

تلفن: ۸۸۹۲۵۲۵۹ - ۸۸۹۳۹۰۹۷ - ۸۸۹۳۹۰۹۵ - ۸۸۹۲۵۰۹۷ - ۸۸۹۳۹۰۹۵ - دورنگار: ۸۸۸۰۱۹۴۵

Official Bulletin :
IRANIAN SHIOPWNERS' ASSOCIATION

Tel: 88925259 - 88939097 - 88939095 Fax: 88801945

E-mail: info@irsou.com

wwwiranemka.com



۵ مبلغ ۱۰۰ ریال به ازاء هر لیتر مرتبط با خدمات اسکله ای شرکت پخش می باشد که هیات محترم مدیریه شرکت پخش فرآورده های نفتی ایران آن را مصوب نموده است و بایستی مالک کشتی سوخترسان به حساب شرکت مذکور واریز نماید.

۶ مبلغ ۳۰۰ ریال به ازاء هر لیتر مرتبط با شناور خدماتی مستقر در لنگرگاه عباسی برای حمل سوخت و تحویل به مقاپلین می باشد.

کشتی سوخترسان می بایستی در مقابل تحویل سوخت "فرم مجوز دریافت سوخت" در پخش "محول تحویل" را تکمیل و مقابله سوخت "نادیدای کشتی" نیز در پخش "رسید مشتری" را تکمیل و لامضه و با مهر شناور معمور نماید (یادآور می شود که این فرم در دو نسخه سقید و آبی تنظیم شده است)

کشتی سوخترسان موظف است روزانه به ترتیب مشخصات شناور، مقدار سوخت، نوع سوخت و ... در فرمی که مورد تایید شرکت پخش منطقه هرمزگان می باشد را تکمیل نماید.

به منظور جلوگیری از وقفه در تحویل سوخت به مقاپلین، با شرکت پخش منطقه هرمزگان هماهنگی گردید که قبل از خاتمه سوخت دریافتی در هر مرحله مالک کشتی از شرکت پخش به موقع درخواست سوخت نماید و شرکت پخش هم تقبل نمود که شناور را با حفظ اولویت به اسکله پهلو داده و مقدار سوخت درخواستی را تحویل نماید.

مالک شناور سوخترسان در هر مرحله با ارائه مدارک که در طول ماه از مقاپلین دریافت نموده به شرکت پخش تحویل نموده و تسویه حساب می نماید و مقابله ای شرکت پخش مقدار سوخت درخواستی را به کشتی سوخترسان تحویل می نماید و لذا همواره شناور دارای تنخواه اولیه خود خواهد بود.

قصد شرکت دفع سفرکشی متعهد می باشد تا در صورت خرابی شناور معرفی شده میرمهنا ظرف ۴۸ ساعت شناور جایگزین را معرفی تا در امر سوخت رسانی در لنگرگاه خلیلی وارد نگردد.

امید است با این اقدام مشکلات دریافت سوخت اعضا می محترم در پذیری عباسی مرتفع گردد بدینه است با عنایت باشندگه برای اولین بار این اقدام از سوی اتحادیه انجام می شود لذا امکان وجود نتایجی ممکن این تأثیر انتظار می رود اعضای محترم این تأثیر را با راهکار اجرایی به منظور بهتر نمودن ارائه خدمات به این دیگرخانه اعلام دارند.

مقدمه سعیی دیگر کل اتحادیه به شماره نیاز به مالکان کشتی با مقام

سفر کیش به شرکت پخش، فرآورده های نفتی منطقه هرمزگان معرفی شود که این مهم انجام پذیرفت و نهایتاً می صورت جلسه ای که در مورخه ۹۱/۱۲/۹ در شرکت پخش منطقه هرمزگان تنظیم گردید مقرر شد:

شرکت دفع سفر کیش شناور معرفی شده را پس از دریافت سوخت از اسکله شرکت پخش در لنگرگاه عباسی مستقر و به مقاپلین برای ارائه مدارک مشروطه زیر از روز شنبه ۹۱/۱۲/۱۲ سوخت (نقاش) تحويل نماید.

۱- ارائه حواله سوخت یارانه ای یا نیمه یارانه ای دریافتی از سوی شرکت پخش فرآورده های نفتی منطقه هرمزگان

۲- ارائه دفترچه سوخت ۳- ارائه قیص واریزی به مبلغ ۴۰۰ ریال

به ازاء هر لیتر سوخت درخواستی به شناور مذکور از سوی هیات مدیره شناور مذکور از سوی هیات مدیره شناواره حساب چاری ۱۰۹۳۴۹۶۰۰۰ با نکمل و تحقیق برسی و تصمیم گیری قرار گرفت و مقرر شد شناور سوخت رسان میرمهنا از شرکت دفع

که از این به بعد برای دریافت سوخت مورد نیاز به مالکان همین شناور مراجعت کنند

در بخششانه اتحادیه مالکان کشتی اینون که در پی بخششانه شماره ۹۱/۲/۱۱۵ مورخ ۹۱/۱۱/۳ صادر شده است می خواهیم:

توافق اتحادیه مالکان کشتی با مقام های محلی در لنگرگاه عباسی

میرمهنا

مسئول سوخت و سانی

با شناورهای عضو

اتحادیه شد

اتحادیه مالکان کشتی ایران پس از ماه ها تلاش و گفتگو با مقام های محلی مسئول تحويل سوخت به شناورهای عضو اتحادیه به توافق رسید که شناور شخصی برای انجام این مسئولیت انتخاب و به اعضای اتحادیه معرفی شود. درین حصول این توافق اتحادیه می بخششانه ای از اعضای خود خواست

واه گذشته و تصویر پیش رو در افق اتحادیه مالکان کشتی ایران

سال ۱۳۹۱، سال استثنایی و تجربه آموز برای حرفة شناورداری

سال ۱۳۹۱ یک سال استثنایی، به یاد ماندنی و تجربه آموز در تاریخ طولانی کشتی‌رانی کشورمان و عمر کوتاه اتحادیه جوان مالکان کشتی ایران بود. در طول این سال مسائلی بی شماری موجب شد کارمان دشوارتر شود و رسیدن به هدفها ناممکن شود. از یک سو اجرای مرحه اول طرح هدفمندی یارانه ها، هزینه سنجی‌گرانی برای تهیه سوخت روی دست شناورداران گذاشت و از سوی دیگر دامنه تحریم های امریکا و متحده ایالات متحده ای را هم گرفت و در کنار تاکستان از تقاضا می‌رای حمل بار، رفاقت با حریفان منطقه ای و بین‌المللی را ساخت تر کرد. در توجه همه برآمده های اتحادیه پژوهشی معمور لرگار گرفت که با چه ترقی‌هایی بتواند اضدادی خود را از وضعیتی بعترانی که در برآیشان قرار گرفته بود به سلامت ساخت امن پرساند.

برهمین اساس و با توجه به فهرست بلند مشکلاتی که در برابر صنعت حمل و نقل دریایی ظاهر شده بود، اتحادیه در طول سال تلاش های بی وقفه ای انجام داد تا مستولان نهادهای مختلف را برسی مهربان از این ترا فوج مسائل اعصابی اتحادیه را جدی تر بگیرند و هر کاری که از دستشان برمی آید انجام دهند. پخش بزرگی از این تلاش های بی تمرانی، در آخرین هفته های سال بود که بالاخره موفق شدیم به این تفاهم با همه نهادهای دریگر در کار سوخت و سانی برسیم که روبه یکنواختی را در مهه بندیری در پیش بگیرند و اعضای اتحادیه را از سرگردانی و در درس بر هنرند. گرچه بهایی بالای سوخت همچنان نفس کشی داران را گرفته و تعامل سود و زیانش را به هم ریخته است. توجه داشته باشیم که بالا از این مشکل بزرگ همراهان بود که هم در بازارهای بین‌المللی و هم در سطح منطقه تقاضا برای حمل بار دریایی از طرفی تاکستان ها پایین ترماند و در نتیجه هم نزح حمل دستخوش تغیراتی به زیان صاحبان کشتی ها شد و هم پخش هایی از سرمایه گذاری هایشان برای تدارک نلوگان ها معطل و بلاستفاده ماند.

همزمان دیگرخانه اتحادیه کماکان با نهادهای مالکیاتی به مذاکره متشغول بود تا شاید بتواند مالیات بر تراز (تتاکس) را در قانون مالیات های مستقیم بگنجاند که در این راه از نایابی این تراز برای تهیه سوخت اسلامی هم مدد گرفته شد و این ایدهواری به وجود آمد که در کمیسیون های مجلس شورای اسلامی تقدیم این تقاضای متعقول را به واقعیت بنشانیم. گرچه به نظر می وسد مقناع کردن ملک های گمرکی و وزارت امور اقتصادی و روابط این تراز را پس از مطلع شدن این ملک های چنان به عنوان یک مشکل بزرگ در راه گسترش صنعت کشتی داری به سال جدید منتقل خواهد شد و لابد تلاش های بیشتری را نیاز خواهد داشت تا نتیجه مناسب برسد.

... و اما در چشم انداز سال تازه، احتمال های بیشتری برپهود اوضاع جوانه زده است. شاید سال متفاوتی در پیش باشد و صنعت کشتی داری از بعترانی که داشت را گرفته است قابل پیگیری در سطح بین‌المللی تحولاتی در تکوین است که هم تنازع از برقراری نشاط و بالندگی بریازارها دارد و هم شناس برقراری روابط سازنده تری. میان ایران و مجامع بین‌المللی را محتمل تر می کند. امید آن که در سال تازه همه نهادهای مملکتی دست به دست هم بدهند و از عملکرد گزیره ای دست به پیشند و مسائل و مشکلات پخش خصوصی را بخشی از مشکلات خودشان بینند. توجه گردد که ذرهچی یک از مسائل پیش روی صنعت کشتی داری و کشتی داری، کوچکترین تقاضای بردوش دست اندکاران این صنعت نیست و تقریباً تمامی مساله ها از بین بیرون به این پخش سوات می کند. بنابراین ناگفته بینbast است که اگر عوامل بیرونی به خود آیند و جدی تر در مورد عوایق تضمیم ها و رفتارها پیش بینیدشنند، شاید اقتدار در زمانی هم ظهور بکند که انسان بی نهایت ایرانی به نظر می وسد.

پیام کاپیتان محمد سعیی دیگر کل اتحادیه به شماره نیاز به مالکان کشتی با مقام

فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری عنوان و تصویر گردیده نظر می رسد، مسئولان سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری تعامل چندانی برای تلاش در راستای گردشگری دریایی ندارد وی تصویر کرد: قرار بود در جلسات کمیته گردشگری برگاهه ریزی مدنوی برای حضور مهمنان نوروزی در بنادر جنوی کشور انجام شود که اجرای آن بدون شک در مدیریت گردشگری دریایی نقش مؤثری ایفا خواهد کرد.

دبیر اتحادیه مالکان کشتی ایران درخصوص آینین نامه کمیته گردشگری دریایی گفت: پیش نویس آینین نامه گردشگری دریایی در جلسات ایوان کمیته گردشگری دریایی که سال گذشته در کمیته گردشگری دریایی برگزار شده بود تهمه شد اما به دلیل عدم پروگرام جلسات این کمیته همچنانه نهایی نشد. بد گفته سمعیعی، در آینین نامه گردشگری دریایی علاوه بر تعریف صیغح از توسعه گردشگری دریایی، وظیفه تمام ارگانهای مرتبط در توسعه این بخش از صنعت گردشگری و چگونگی عملکرد آنها مشخص شد.

وی به امضا تفاهم نامه همکاری ما بین سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری و سازمان بنادر و دریانوردی

۱۳- آقای خرم ریس گروه امور صیادان سازمان شیلات ایران
۱۴- آقای خادم الرضا عضو هیات مدیره جامعه تورگردان ایران
۱۵- آقای روحانی ریس کانون سراسری انجمن های صنفی دفاتر خدمات مسافرت هوایی و چهانگردی
۱۶- آقای بالرقی معاون گردشگری میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری استان مازندران
۱۷- آقای تجربی مدیر گروه سرمایه گذاری استان گلستان
۱۸- آقای خلبانی کارشناس سرمایه گذاری استان خوزستان
۱۹- آقای خلبانی کارشناس مستول سرمایه گذاری استان گلستان
۲۰- کاپیتان گمیشی پسند مدیر عامل شرکت دریای طلایی کاسپین
۲۱- آقای نورجمالی از شرکت دریای طلایی کاسپین
۲۲- آقای بهمن زاده از شرکت دریایی کاسپین
۲۳- آقای فلاحت کارشناس مستول دفتر توسعه گردشگری داخلی
۲۴- آقای شریانی معاون مدیر کل توسعه گردشگری داخلی
۲۵- خانم حیدری کارشناس دفتر توسعه گردشگری داخلی

۲- دفتر توسعه گردشگری به عنوان ریس کارگروه تامین منابع مالی و سرمایه گذاری (با عنایت به مرتبط بودن موضوعیت کار مقرر در صورت موافق دفتر طرح های توسعه و تسهیلات سازمان، ریاست این گروه را عهده دار گرفتند)
۳- دبیر کل اتحادیه مالکان کشتی ایران به عنوان ریس کارگروه بهمراه
۴- منطقه آزاد کیش به عنوان ریس کارگروه تهیه و تدوین آینین نامه ایجاد، اصلاح، تکمیل، درجه بندی، نوخذاری و نظارت بر تاسیسات و تجهیزات گردشگری
۵- کانون سراسری انجمن های صنفی دفاتر خدمات مسافرت هوایی و چهانگردی کاشان گذاری کشور به عنوان ریس کارگروه طراحی مسیرها و پسته های سفر
۶- ریس هیات مدیره شرکت کشتیرانی کیش پارس مارین به عنوان ریس کارگروه فرهنگی، آموزش و پژوهش

اتحادیه مالکان کشتی ویس گارگروه
تخصصی بهمه شد

رسای

کارگروه های

تخصصی گردشگری

دیایی بو گزیده

شدن

کمیته ملی گردشگری دریایی در سومین نشست خود ضمن تکمیل فهرست اعضای کارگروه های تخصصی این کمیته از آن خواست که هرچه زودتر نسبت به تشکیل نخستین جلسه و تعیین حدود اختیارات و مستولیت های خود اقدام و مراتب را به کمیته تخصصی گردشگری گزارش نمایند. در این نشست هم چنین روسای کارگروه های مختلف انتخاب شدند. نهاد فتوای این کمیته از مذاکرات و تصمیمات این نشست در ادامه گزارش به آنکه مخاطبان محترم پولتن رسمی اتحادیه مالکان کشتی ایران می رسد.

درخصوص دستور جلسات سه و چهار

هزار یاری به شرح ذیل مصوب گردید:

۱- مقرر شد کارگروه ها نسبت به تشکیل جلسات خود اقدام و در اولین نشست به بورسی شرح وظایف و حدود اختیارات پیشنهادی گارگروه خود را بورسی و فرمیت به اصلاح، تکمیل و تعریف ریز حدود اختیارات اقدام نمود و به عنوان یکی از دستور کار نشست اول به دبیر کل کمیته ملی گردشگری دریایی اعلام نمایند.

پیرو دستور جلسه شماره یک مصوب گردید که گروه ها به شرح ذیل تکمیل

۱- مقرر شد نماینده ای از معاونت عمداً و وزارت کشور و نماینده ای از منابع طبیعی در کارگروه حقوقی،

۲- مقرر شد نیروی دریایی ارتش

جمهوری اسلامی ایران در سه کارگروه حقوقی، قوانین و مقررات، کارگروه تهیه

و تدوین آینین نامه و گارگروه فرهنگی و آموزش و پژوهش فعالیت نمایند

۳- مقرر شد نماینده هفت استان دریایی کشور در تمامی ۶ کارگروه تخصصی کمیته فعالیت نمایند

۴- مطابق با درخواست اتحادیه مالکان گردشگری اتحادیه مالکان کشتی ایران

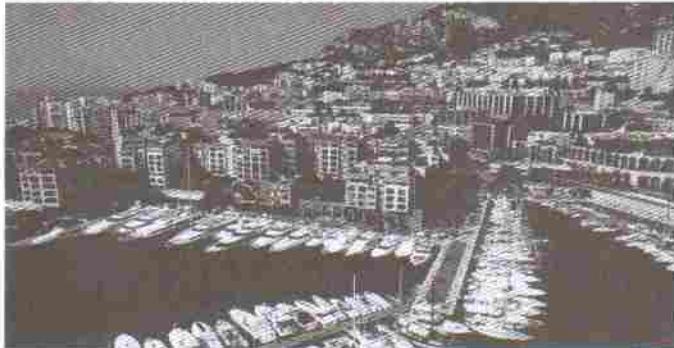
۵- آقای سلیمانی مقام عضو کارگروه کشتیرانی والجنر در گارگروه هایی که قبل اعلام آمادگی نموده اند در گارگروه طراحی مسیرها و پسته های سفر نیز فعالیت نمایند

۶- مقرر شد نماینده ای از اداره کل آموزش معاونت گردشگری در گارگروه فرهنگی، آموزش و پژوهش عضو گردد.

درخصوص دستور جلسه دو رسای کارگروه ها به شرح ذیل مصوب گردیدند:

۱- سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان

ریس کارگروه حقوقی، قوانین و مقررات



طبی سال گذشته در قالب جلسات کمیته گردشگری دریایی اشارة و تأکید گردید صورتی که پروگرام جلسات کمیته ادامه می یافت تفاهم نامه همکاری با ارگانهای مرتبط نیز به اتفاق مرسید که متسافرانه این گونه نشد. دبیر اتحادیه مالکان کشتی ایران می رساند کمیته در این کمیته گفت: ۹ شرکت گوید مسئولان سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری تعامل چندانی برای تلاش در راستای گردشگری دریایی گردشگری دریایی به عضویت در کمیته گردشگری بازاریابی و تبلیغات سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری معرفی گردد این، دبیر اتحادیه مالکان کشتی ایران در ادامه وضعيت کلی گردشگری ایران را در حال حاضر ناسامان توصیف کرد و گفت: امیدوارم با توجه ویژه دولت به بخش گردشگری در آینده شاهد تغییرات و تحولات اساسی در این صفت باشیم.

آینین نامه گردشگری دریایی

هیچگاه به تصویب نهایی فرستاد

گردشگری که

تمایلی به دریا نداور؟

دبیر اتحادیه مالکان کشتی ایران می گوید مسئولان سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری تعامل چندانی برای تلاش در راستای گردشگری دریایی نیاز دارد محمد سعیعی اظهار داشت: جلسات کمیته گردشگری که متولی برگزاری آن دفتر توسعه گردشگری دریایی گردشگری دریایی می باشد، محمد سعیعی که متولی برگزاری آن دفتر توسعه گردشگری بازاریابی و تبلیغات معاونت گردشگری بازاریابی و تبلیغات معاونت گردشگری سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری معرفی گردد این، آن دلیل عدم برگزاری این جلسات را تأکون تشكیل نشده است.

وی دلیل عدم برگزاری این جلسات را تغییرات مدیریتی در سازمان میراث

۱۱- در مورخ ۹۱/۱۰/۱۷ نشستی بهمراهی جناب آقای مرادی با مدیرکل محترم امور دریائی سازمان بنادر و دریانوردی جناب آقای فروغی برگزار و ضمن طرح مشکلات مالکان شناورها در رابطه با تقلیل سرعت یدک کشتهای در حال یدک سازمان بنادر پیرو دستور العمل صادره قبلی طی بخششانه ای سرعت یدک کشتهای در حال یدک را به میزان ۱/۵ گره دریائی تقلیل داد.

۱۲- در مورد دریافت شناسه ملی برای اتحادیه صورت‌جلسه جداگانه ای توسط هیأت مدیره بمنظور عضویت جناب آقای دکتر بهمنیان در هیأت مدیره تهیه گردید که به اعضای اعضا محترم رسید که بهمراه دیگر مدارک به آن ایران ارسال خواهد شد.

۱۳- یک نسخه از نامه ای که در خصوص استعلام در مورد ارائه بروانه گمرکی کشتی ها در ایران که از سوی معاونت محترم وقت برای راست محترم رئیس جمهور وقت در تاریخ ۷۹/۱۱/۱۵ کل گمرک ایران به کاربر گردیده و در آن قید شده که کشتیها نیاز به ارائه برگ سبز گمرکی نصی باشند، قرالت گردید. ضمن آنکه در مورد آئین نامه گمرکی در شرف تصویب هیأت دولت و تصریح آن به منظور معافیت کشتی از عوارض گمرکی عرایق طی نامه ای به حضور جناب آقای دکتر دهدشتی ارسال شده است.

۱۴- جلسه مشترک انجمن توسعه دریا محور و اتحادیه در دفتر جناب آقای داجمیر تشکیل و موافقت گردید تا قدراسیون حمل و نقل دریائی با حضور انجمن مهندسی دریائی ایران تحت نظارت آفاق بازارگرانی و صنایع معدن ایران با محوریت اتحادیه مالکان کشتی ایران تشکیل گردد.

لذا مقرر شد که به منظور انسجام این فدراسیون جناب آقای دکتر طاهری با جناب آقای دکتر سیف نیز مذکوره نمایند. ضمناً اساسنامه فدراسیون تهیه و مقرر شد تا با هماهنگی جناب آقای جمعه ای دعوت‌نامه جلسه هیأت مؤسس تهیه و ارسال شود.

آقای امیران اعلام گردند که یکی از نیازمندیهای دیگر جامعه دریائی تأسیس بلک دریائی است. آقای داجمیر: مطرح گردید که در رابطه با تأسیس بانک حمل و نقل که شامل بخش دریائی نیز می‌باشد اقداماتی قابل انجام شده بود و قرار بود اعضا حقوقی تا ۱۰٪ و اعضاء حقیقی تا ۵٪ سرمایه ورود گشته ولی بانک مرکزی به دلائلی، آن زمان جلوی مجوزها را گرفت ولی اگر دولستان موافق باشند می‌توان موضوع را مجدد پیگیری نمود.

۷- نشستی با مدیرعامل شرکت هروارد پارسیان سودار دهقان از اعضا محترم اتحادیه در رابطه با پرسخ از مشکلات شرکت برگزار و در پیگیری مسائل در ارتباط با آموزش نیز به همراه ایشان نشستی با آقای میرزاچی مدیرکل محترم استاددارها انجام و نتایج مثبتی نیز حاصل گردید. ضمناً از شرکت مذکور درخواست شد تا در صورت امکان به عنوان هیبه به اتحادیه گمک نمایند.

۸- در مورخ ۹۱/۱۰/۱۰ نشستی با سردار ابویی در سたاد مبارزه با فاجعه ارز و کالا با حضور تعدادی از اعضاء و عضو هیأت مدیره برگزار شد که نتایج مثبت آن شناخت بیشتر ستاب از اعضاء اتحادیه بوده و اینکه شناورهای فلزی با توجه به مقررات جاری کشور و اعمال نظریهای قانونی و آبخور زیاد در لیست قاباق ستاب مبارزه با فاجعه اصولاً با وجود نداشته و با قابل اغراض است، ضمن آنکه با توجه به آمار ارائه شده از ۱۷ میلیون لیتر سوخت قاباق شده فقط ۷ میلیون لیتر آن از طریق دریا بوده است که در آن نشست مقرر شد رئیس محترم مشکلات اتحادیه را در گمیته ستاب مبارزه با قاباق طرح نماید.

مقرر شد: در صورت ارائه پیشنهادات از طرف کارگروه سوخت، در هیأت مدیره به صورت یکجا مورد بروزی و تصویب قرار گرفته و سپس به ستاب مبارزه با قاباق در مرکز و ستاب تأمین اسنایدان در سواحل جنوب ارسال گردد. واقعیتها برابر آمار ارائه و تغییرها مثل نوساتات قیمت ارز گفته شود قاباق سوخت در چه بخش است. برای آمار موجود در کشتی های برگ این موارد بندوت وجود دارد و در بخش هایی مثل خشکی که قاباق بقدار زیاد انجام می‌گیرد، نظارت ها باید بیشتر شود.

۹- در مورخ ۹۱/۱۰/۱۲ در مورد پیش نویس آئین نامه فعالیت شرکت های کشتیرانی جلسه ای با کابینتان والی فرمانیزها طی جلساتی با مسئولین محترم بیمه البرز مذاکره و خوشبختانه باشند و مجموع این موارد بندوت وجود دارد و در بخش هایی مثل خشکی که قاباق بقدار زیاد انجام می‌گیرد، نظارت ها باید بیشتر شود.

۱۰- در مورخ ۹۱/۱۰/۱۲ نشستی با مسئولین محترم صندوق صنایع دریائی آقای دکتر غاضل با همراهی آقای تجویزی برگزار و مواردی مثل وام برای تعمیرات اساسی شناورها روی داک و همکاری صندوق با اتحادیه گردید توافق اولیه قرار گرفت و در نشست پدیدی که بروزدی برگزار خواهد شد در صورت منجر به تفاهم نامه مطمناً در آینده می‌تواند کمک مؤثری برای مالکان کشتی باشد.

نبوده و به صورت تک تک شناورها و بر مبنای مالیات بر تناز عمل می‌شود و مقدار آن ۳٪ می‌باشد که میتواند گنجی مناسبی در این زمینه قرار گیرد. مقرر شد: در اینگونه مکاتبات اصولاً مهافت مالیاتی مطرح نگردد و قابل در مورد روش اخذ مالیات صحبت شود ضمناً موضوعی که آقای امیران مطرح کردند مورد بروزی قرار گرفته تا بتوان در مذاکرات مطروح نتایج کم می‌باشد. مالیات بر تناز هم اکنون نیز در ایران وجود داشته و به آن عمل میشود.

صورت‌جلسه نهمین نشست هیأت مدیره اتحادیه مالکان کشتی ایران دوره سوم

همه قرین مباحث: اخذ مالیات بر قنار، پوشش بیمه ای شناورها، نحوه قامین ساخت

نهمن نشست دوره سوم اعضا هیأت مدیره اتحادیه و ششمن جلسه در سال جاری در روز دوشنبه ۱۶ بهمن ۱۳۹۱ برگزار و به مسایلی مالکیت اخذ مالیات بر تناز، نحوه پوشش بیمه ای شناورها و هم چنین ادامه مسائل و مشکلات سوخترسانی شناورها رسیدگی گرد. خلاصه ای از مذاکرات انجام شده به شرح زیر به آگاهی اعضا اتحادیه می‌رسد.

دستور جلسه:
الف - گزارشی از فعالیتهای انجام شده از جلسه گذشته تا کنون
ب- بروزی توافقات انجام شده با شرکت پخش فراورده های نفتی در پندر عباس
ج- نتایج از نشست با آقای دکتر دهدشتی ریاست محترم فراکسیون دریائی مجلس شورای اسلامی
د- سایر موارد

۱- در ابتداء جناب آقای مرادی خارج از دستور جلسه با توجه به مبالغ بالای فرمانیزها مطلع شد که از مبالغ پیمه البرز مبلغ ۳۸ فرورد آنها بیمه شده است و در مورد اختراضات وارده از مالکین شناورها در رابطه با مبالغ بالای فرمانیزها طی جلساتی با مسئولین محترم بیمه البرز مذاکره و خوشبختانه بندوت وجود شده تعديل و تصحیح گردید. تشكیل می‌گردد مطالبی را مطرح اتحادیه از پیمه البرز دبیرخانه پیگیری نمودند.

مقرر شد: با توجه به ۱۹ عضو اولیه هیأت موسس، اعضا جدید طبق اساسنامه با ۳/۴ رأی مثبت اعضا موسس اولیه به این موسسه ملحق گردند. ضمن آنکه سایرین نیز با مدیریه نویسی می‌توانند بدون حق رأی در این موسسه وارد و ضمناً هر شش ماه یکبار جلسه هیأت موسس تشکیل و اساسنامه خوانده شود

۲- گزارش مربوط به مالیات بر تناز ضمن هماهنگی با آقای اشتهرادی به صورت یک پسته پیشنهادی برای آقای دهدشتی ریاست محترم فراکسیون دریائی مجلس ارسل شد. ضمن آنکه در گیمسیون مصتمت و معدن قرارشده به صورت تبصره موضوع درخواستی اتحادیه در قانون مالیات درج گردد. آقای امیران: مالیات اخذ شده از شناورهای اینجانب عملاً در خوشبهر، بوشهر و آبدان به استناد قراردادها

صفحه ۴

آقای دکتر طاهری: با توجه به اهمیت روزافزون فعالیتهای پخش دریایی و مطرح شدن آن به صورت جدی در این مقطع زمانی مسلماً در صورت تاسیس چنین بانکی با موقوفیت روپرتو خواهد شد.

مقرر شد: ابتدا آقای امیران مذکورات مقدماتی با آقای دکتر عقیلی و همچنین افراد ذینفع انجام دهنده و در صورت مثبت بودن، نتایج اقدامات اولیه در هیات مدیره جهت اتخاذ تصمیم نهایی مطرح گردد.

۱۵- در مورخ ۹۱/۰۱/۲۶ با همراهی تعدادی از اعضا اتحادیه برگزار شدند که این اتحادیه در طول چند سال گذشته با توجه به اینکه وزارت اقتصاد و دارایی در شرف تهیه قانون مالیات مستقیم بوده است مراتب در خواست مالکان کشتی در ارتباط با اخذ مالیات بر تنازع را با کلیه مسؤولین دست اند کار از جمله ریاست محترم جمهور، کمیسیون اقتصادی مجلس، وزیر محترم اقتصاد و دارایی و جناب آقای دکتر عسگری معاون محترم وزیر مکاتبات متعددی نموده و از وزارت اقتصاد و دارایی نیز به این اتحادیه کتاب ابلاغ نموده بودند که به هنگام بورسی این موضوع از مشاورت کارشناسان این اتحادیه برای توجیه پیره مند خواهند شد که چنین نشد و قانون به مجلس محترم ارائه گردید، در پی درخواست این اتحادیه از کمیسیون اقتصادی به تنظر فی رسید که کمیسیون اقتصادی مجلس نامه در خواستی این اتحادیه را به آقای دکتر عسگری منتکس نموده و ایشان هم در پاسخ بعد از ۵ ماه اعلام کرده اند که موضوع در کارگروه تخصصی اصلاح قانون مالیاتی های مستقیم مورد بررسی قرار گرفته و کارگروه با درج موضوع باد شده در قانون نباشد دلایلی که در نامه پیوست تقدیمی مطرح کرده اند مورد موافقت قرار نداده اند. (توضیح ایشکه به هنگام بورسی حتی از این اتحادیه نخواسته اند که کارشناسان اتحادیه موضوع را حضوری مطرح نمایند) و آقای دکتر فتحی پور ریاست محترم کمیسیون اقتصادی هم در زیر نامه مرقوم فرموده اند که به اتحادیه ابلاغ گردد.

به استحضار می رساند که پیشنهاد این موضوع در راستای سیاستهای ۳۵ کشور اول حمل و نقل دریایی جهان برای حمایت از ناوگان دریایی کشور مطرح گردیده و در صورت تصویب جایگزین قانون مالیات بر درآمد برای کشتی داران ایرانی خواهد شد. مزید استحضار تجویه جهانی هیوگاه در جهت اصلاح قانون مالیات بر درآمد نیووه چرا که حداقل با اعطای تخفیفات در صندی از مالیات را کاهش داده اند در صورتیکه روکرد اصلی ۳۵ کشور اول حمل و نقل دریایی جهان به عنوان رقبای اصلی ناوگان ملی جمهوری اسلامی ایران و کشتی داران ایرانی تغییر روش مالیاتی و جایگزینی آن با "مالیات بر تنازع" بوده است که امنیت دریایی کشور چه از لحاظ تعداد کشتی های ملی و همچنین نیووه چرا که حداقل از هدف قوار داده اند و این در حالتی که در صورت ادامه روش سنتی مالیات بر درآمد، توان رقابتی کشتی داران ایران تحلیل و از بین رفته و کشور از وجود ناوگان و کشتی داران ملی بی بهره خواهد شد و استیگی به ناوگان خارجی با ابعاد منطقی سیاسی و اقتصادی اجتناب ناپذیر خواهد بود. ضمناً با اعمال روش مالیات بر تنازع از آنجا که مالکان کشتی های در شرایط زیانده بیرون ملزم به پرداخت مالیات می باشند به بودجه کشور کمک کرده و در شرایط رونق بازار کاهش پرداخت مالیات به وزارت دارایی در بخش ساخت کشتی و تربیت تیروی دریایی و خود کفایی ملی جیران گردیده منافع بلند مدت کشور هدف گذاری شده است.

مقرر شد: این موضوع در کارگروه پندری و سوخت ضمن در نظر گرفته همه ابعاد آن در ذمیه های مختلف به خصوصی دارا بودن حداقل استانداردهای مورد لیاز سازمان بنادر و جنبه در آخذ زایی آن برای اتحادیه، مورد بررسی و افاده قرار گیرد، مشروط به آنکه اختصاری نشده و امکان ورود برای این مطالعه رسانی شده و تاکنون شرکت دفع سفر کیش، شرکت ماروس قشم و شرکت پهرگان اعلام آمادگی نموده اند.

مقرر شد: این موضوع در کارگروه پندری و سوخت ضمن در نظر گرفته همه ابعاد آن در ذمیه های مختلف به خصوصی دارا بودن حداقل استانداردهای مورد لیاز سازمان بنادر و جنبه در آخذ زایی آن برای اتحادیه، مورد بررسی و افاده قرار گیرد، مشروط به آنکه اختصاری نشده و امکان ورود برای این مطالعه رسانی شده و تاکنون شرکت دفع سفر کیش، شرکت ماروس قشم و شرکت پهرگان اعلام آمادگی نموده اند.

۱۶- از مورخ ۸ الی ۱۱ بهمن ماه نمایشگاه بین المللی دریایی با مدیریت سازمان بنادر و دریانوردی و مشارکت الجمن توسعه دریامحور و سازمان توسعه تجارت ایران در سالهای ۱۰ و ۱۱ برگزار شد که در این نمایشگاه اتحادیه نیز دارای غرفه بود که توسط وزیر واه و شهرسازی افتتاح گردید.

۱۷- با توجه به پایان سال در صورت موافقت جلسه آئینی در فوریه ماه سال آینده تشکیل گردد.

مقرر شد: در صورت بودن موارد اضطراری جلسه تشکیل و در غیر اینصورت جلسه بعدی به سال آینده موکول گردد.

مکاتبات اتحادیه با ریس فرآکسیون دریایی مجلس شورای اسلامی

اتحادیه خواستار کمک مجلس به قبول لایحه مالیات بر تنازع

و برقواری معافیت مالیاتی در مناطق آزاد و ویژه شد

اتحادیه مالکان کشتی ایران که از مقاعد کشتی داران نهادهای دولتی به قبول مالیات بر تنازع به جای رویده های معمول و هم چنین بر قراری معافیت مالیاتی در مناطق آزاد و ویژه نمید شده دست به دامن فرآکسیون دریایی مجلس شورای اسلامی بتواند مغلوب در سر و هم فعالیت اعماقی خود را از میان بودارد. به متن مکاتبات انجام شده توجه فرمایید:

در مورد اخذ مالیات بر اساس تنازع کشتی ها

به استحضار می رساند که این اتحادیه در طول چند سال گذشته با توجه به اینکه وزارت اقتصاد و دارایی در شرف تهیه قانون مالیات مستقیم بوده است مراتب در خواست مالکان کشتی در ارتباط با اخذ مالیات بر تنازع را با کلیه مسؤولین دست اند کار از جمله ریاست محترم جمهور، کمیسیون اقتصادی مجلس، وزیر محترم اقتصاد و دارایی و جناب آقای دکتر عسگری معاون محترم وزیر ویژه مکاتبات متعددی نموده و از وزارت اقتصاد و دارایی نیز به این اتحادیه کتاب ابلاغ نموده بودند که به هنگام بورسی این موضوع از مشاورت کارشناسان این اتحادیه برای توجیه پیره مند خواهند شد که چنین نشد و قانون به مجلس محترم ارائه گردید، در پی درخواست این اتحادیه از کمیسیون اقتصادی به تنظر فی رسید که کمیسیون اقتصادی مجلس نامه در خواستی این اتحادیه را به آقای دکتر عسگری منتکس نموده و ایشان هم در پاسخ بعد از ۵ ماه اعلام کرده اند که موضوع در کارگروه تخصصی اصلاح قانون مالیاتی های مستقیم مورد بررسی قرار گرفته و کارگروه با درج موضوع باد شده در قانون نباشد دلایلی که در نامه پیوست تقدیمی مطرح کرده اند مورد موافقت قرار نداده اند. (توضیح ایشکه به هنگام بورسی حتی از این اتحادیه نخواسته اند که کارشناسان اتحادیه موضوع را حضوری مطرح نمایند) و آقای دکتر فتحی پور ریاست محترم کمیسیون اقتصادی هم در زیر نامه مرقوم فرموده اند که به اتحادیه ابلاغ گردد.

به استحضار می رساند که پیشنهاد این موضوع در راستای سیاستهای ۳۵ کشور اول حمل و نقل دریایی جهان برای حمایت از ناوگان دریایی کشور مطرح گردیده و در صورت تصویب جایگزین قانون مالیات بر درآمد برای کشتی داران ایرانی خواهد شد. مزید استحضار تجویه جهانی هیوگاه در جهت اصلاح قانون مالیات بر درآمد نیووه چرا که حداقل با اعطای تخفیفات در صندی از مالیات را کاهش داده اند در صورتیکه روکرد اصلی ۳۵ کشور اول حمل و نقل دریایی جهان به عنوان رقبای اصلی ناوگان ملی جمهوری اسلامی ایران و کشتی داران ایرانی تغییر روش مالیاتی و جایگزینی آن با "مالیات بر تنازع" بوده است که امنیت دریایی کشور چه از لحاظ تعداد کشتی های ملی و همچنین نیووه چرا که حداقل از هدف قوار داده اند و این در حالتی که در صورت ادامه روش سنتی مالیات بر درآمد، توان رقابتی کشتی داران ایران تحلیل و از بین رفته و کشور از وجود ناوگان و کشتی داران ملی بی بهره خواهد شد و استیگی به ناوگان خارجی با ابعاد منطقی سیاسی و اقتصادی اجتناب ناپذیر خواهد بود. ضمناً با اعمال روش مالیات بر تنازع از آنجا که مالکان کشتی های در شرایط زیانده بیرون ملزم به پرداخت مالیات می باشند به بودجه کشور کمک کرده و در شرایط رونق بازار کاهش پرداخت مالیات به وزارت دارایی در بخش ساخت کشتی و تربیت تیروی دریایی و خود کفایی ملی جیران گردیده منافع بلند مدت کشور هدف گذاری شده است.

معافیت مالیاتی و عوارض در مناطق آزاد و ویژه

ا赫راماً، نظر به اینکه قانون مناطق آزاد تجاری - صنعتی و ویژه اقتصادی به منقوله پشتیبانی از فعالیتهای اقتصادی و برقواری ارتباط تجاري بین المللی و ایجاد تحرک در اقتصاد منطقه ای، صادرات غیر نفعی، توسعه حمل و نقل بین المللی، ایجاد استقبال و جذب سرمایه گذاری داخلی و خارجی، با عنوان مناطق مذکور مجوز فعالیت از دولت اجازه داده می شود در شهرستانهایی که استعداد و توان لازم برای تحقق اهداف مذکور را دارند. این مناطق را ایجاد نمایند. متعاقباً دولت برای جذب و تشویق و ترویج وسایه گذاری - صنعتی و معافیت مالیاتی را در مناطق آزاد تجاری - صنعتی و عوارض معمول در کشور (ملی و محلی) را در مناطق ویژه اقتصادی به موجب قانون به شرح زیر تعریف نموده اند.

اشخاص حقیقی و حقوقی که در مناطق آزاد به ثبت رسیده اند و درای مجوز فعالیت از سازمان آنها می باشند نسبت به هر نوع فعالیت اقتصادی در مناطق مزبور از تاریخ بهره برداری در مجوز به مدت بیست سال از پرداخت مالیات بر درآمد و دارایی موضوع قانون مالیاتی های مستقیم معاف خواهند بود و پس از انقضای بیست سال تابع مقررات مالیاتی خواهند بود.

۱۳- قانون منطقه آزاد تجاری و صنعتی

اشخاص حقیقی و حقوقی که در مناطق ویژه اقتصادی به ثبت رسیده اند و دارای مجوز فعالیت اقتصادی از سازمان آنها می باشند و در مناطق به کار تولید کالا و خدمات فعالیت دارند برای فعالیت در محدوده مناطق ویژه اقتصادی لز بپرداخت هر گونه عوارض معمول در کشور (اعم از ملی و محلی) ساف می باشند." ۱۴- قانون منطقه ویژه اقتصادی

با این باورها شرکتهای کشتیرانی پس از ثبت و اخذ مجوزهای لازم در مناطق مذکور حضور یافتند و با به کارگیری روشهای دیدگاههای جدید مدیریتی تلاش نمودند تا به عنوان یک بنگاه اقتصادی، کالا و خدمات استاندارد و قابل رقابت به مشتریان داخلی و خارجی عرضه کنند و انتظارات سهام داران را تأمین نمایند. متأسفانه با این همه و سرمایه گذاری معافیها و تسهیلات مصوبه قانون گذار به شرکتهای کشتیرانی در این مناطق به دلیل همزنمانی فعالیت آنها در منطقه و خارج از آن (آبیاری بین المللی و بنادر خارجی) شامل آنها نمی شود. لذا ادامه سرمایه گذاری در مناطق یاد شده برای شرکتهای کشتیرانی توجیه اقتصادی نداشته و در عمل باعث خروج سرمایه به سمت و سوی همسایگان در منطقه گردید.



شناور باری در بندر گناوه آتش گرفت و شرق شد

یک فروند شناور باری روز یکشنبه در خور (آبراه دریایی) بندر گناوه پس از آتش سوزی در دریا غرق شد. رسیس اداره بندر و دریانوردی گناوه به خبرنگار ایرنا گفت: این شناور در محل پهلوگیری شناورها دچار آتش سوزی شد.

محمد قاتحی افزود: به منظور سرایت نکردن آتش به دیگر شناورها با همباری مردم و دستگاه های ذی ربط این شناور از محل پارکینگ دریایی جدا شد و پس از گذشت ساعتی از آتش سوزی تیر آب رفت.

وی اضافه کرد: علت حادثه آتش سوزی این شناور هنوز مشخص نیست و درست بررسی است. قاتحی ادامه داد: این حادثه تلفات جانی نداشته است. شهرستان ساحلی گناوه در شمال استان بوشهر قرار دارد.

مدال شجاعت در دریا

اعطا می شود

سازمان بین المللی دریانوردی، در سال ۲۰۱۳ و همزمان با روز جهانی دریانوردی، جایزه شجاعت در دریا را اهداء می کند. به ازراش اتحادیه مالکان کشتی ایران، نامزدهای دریافت این جایزه از کشورهای عضو سازمان ملل متعدد - سازمان های بین دولتی یا سازمان های بین المللی غیر دولتی در مقام مشاور سازمان بین المللی دریانوردی (IMO) هستند.

به برندۀ این جایزه طی مراسم ویژه ای هم زمان با جشن روز جهانی دریانوردی ۲۷ سپتامبر سال آینده یا مراسم دیگر ویژه IMO، مدل شجاعت همراه با گواهینامه مخصوص، نشان شجاعت در دریا اهدا خواهد شد.

دیگر کل سازمان بین المللی دریانوردی از کلیه مولتها درخواست کرده است اسامی نامزدهای خود را برای دریافت جایزه شجاعت در دریا ۲۰۱۳، حداقل تا ۱۵ آوریل ۲۰۱۳ فروردین ۹۲ به دیگر خانه این سازمان ارسال کنند.

اتحادیه مالکان کشتی ایران در انجام برندۀ اعلام شده از سوی سازمان بین المللی دریانوردی، از همه دست انترکاران و فعالان و نهادهای حوزه دریانوردی کشور خواسته است تا ۲۰ فروردین ۹۲ نام فرد مذکور و اقداماتی را که شایستگی وی را برای دریافت این جایزه محض می کند، به دیگر خانه اتحادیه، جهت معرفی به سازمان بنادر و دریانوردی و متعاقباً به سازمان IMO اعلام کنند. اسامی اعلام شده بعداً از سوی هیأتی از دلوان بین المللی مورد بروزی قرار گرفته و از آن میان تهرست بینال هاران دریایی جهان مشخص خواهد شد.

دریافتی، می انجامده، ضمن آنکه صادرات نیز کاهش می باید.

محبّه با سایت خبری این

دیگر کل اتحادیه مالکان کشتی ایران با اشاره به مشکلات متعدد کشتیرانی و کشتی هاران، گفت: این روزها حال کشتیرانی چندان خوب نیست. کاپیتان محمد سعیی در گفتگو با این تیم اظهار داشت: در حالی که این روزها حال و روز کشتیرانی چندان خوب نیست و کشتی داران با مشکلات متعددی از جمله مسالل ناشی از تحریم ها بدھی های بانکی، کمبود بار و تبلیغات کشورهای حاشیه خلیج فارس مواجه اند افزایش عوارض گمرکی نیز بر مشکلات آن ها افزوده است.

سعیی با اشاره به لغایش ۲۵ درصدی عوارض گمرکی بمنtri افزود: برخلاف قول های داده شده مبنی بر محاسبه هزینه عوارض بمنtri بر اساس تعرفه سال ۸۹ امسال شاهد افزایش ۲۵ درصدی این تعرفه بودم که بر اثر این موضوع شناورها نمی توانند هزینه های جاری خود را تأمین کنند.

در این راستا از حدود ۸ ماه پیش مکاتبات

اتجاه داده این که تاکنون هیچ یک به نتیجه نرسیده است.

وی همچنین به محاسبه هزینه های بمنtri بر اساس ارز مبادله ای به جای ارز پایه اشاره کرد و گفت: با این کار ما شاهد افزایش صد درصدی عوارض بمنtri بوده ایم که باعث دو برابر شدن مخارج شناورهاران شده است در حالی که سازمان بنادر پاید هم زمان با تغییر نوع ارز دریافتی، تعریف های بمنtri را به نیز کاهش می داد تا هزینه های کمتری

به کشتی داران تعییل شود.

سعیی ادامه داد: علاوه بر تامه نگاری های انجام شده با سازمان بنادر و دریانوردی، از طریق نهادهایی همچون اتاق بازرگانی و شورای عالی صنایع دریایی نیز درخواست خود را مطرح کرده ایم.

دیگر کل اتحادیه مالکان کشتی کشور افزود: از طرف دیگر، صاحبان کالا جایه جایی هر تن موجود در حوزه کشتی رانی کشور می آنکه افزایش قیمت سوخت اشاره کرد و افزود: پس از اجرای طرح هدفمندی پاره ایها، قیمت سوخت شناورها تا ۱۰٪ برابر افزایش پافت و علیرغم هشدارهای ما به دولت درباره وضع و خیم مالکان کشتی، دولت در تکابوی اجرایی کردن فاز دوم هدفمندی

وی با اشاره به دیگر فشارهای اراده بر کشتی داران اظهار کرد: برخی کشتی ها در حالی متمهم به محل سوخت غیر محظوظ می شوند که ولھی بودن این اتهام کلام اشکل است. چند روز بدون دلیل شناور آنان متوقف می شود و کسی پاسخگوی خسارات وارد به آنان نیست. وی از مستولان درخواست خواهی تکمیل نگاه منصفانه تری به حوزه دریا و کشتیرانی داشته باشد.

توضیح داد: در حال حاضر بار برازی شناورها کم است، مالکان کالا در آن سوی مرزها نزد حمل را کاهش داده اند، پس از این کشتی از مالکان شناورها تسهیلات خرید دریافت کرده اند که باید به موقع باربرداخت کنند و همه اینها نتیجہ عملکرد شناورها در حمل کالا و سپس در آمد اقتصادی مالکان بهتر است.

دیگر اتحادیه مالکان کشتی کشور ادامه داد: وقتی شناوری که در مسیر امارات تها بکار بار سوخت نیمه بیارهای می گیرد، در کنار کاهش تقاضای حمل کالا نزول قیمت جهانی حمل و رتابی شدن آن، دیگر دخل و خرج معقول نخواهد داشت.

سعیی اضافه کرد: اتحادیه مالکان کشتی در این باره نامنعتیاری به مستولان انجام داده است و به صورت منطقی به آنها اعلام کرد: این گزینه حمل تا امداد را می کند، حداقل با اختصار تخلیه و بارگیری ۱۰ روز قابلیت می کند پتانایی این شناوری که توائد در طول ماه سه بار این مسیر را تردد کند و باید سوخت به میزان کافی می کند آنها اختصاص باید اما کسی به حرف ما گوش نمی بندد در خرمشه نیز اخیراً اعلام شده است که به شناورها هر ۲۰ روز پیکار سوخت نیمه بیارهای اختصاص می باشد، متناسبانه مرجع عقلی این تضمیم گیری مشخص نیست.

دیگر اتحادیه مالکان کشتی کشور ادامه داد: این در حالی است که برای اجرای چنین تضمیم گیری هایی هیچ مشورت و مهنهایی با اتحادیه و مالکان کشتی نداشته اند، بهتر است مستولان اتحادیه و مالکان کشتی را به عنوان مستثنا کاران صنعت قبول کنند و ما را در تصمیم گیری های خود دخیل ندانند.

سعیی ادامه داد: همین تضمیم گیری های اشتباه و بدون تدبیر مستولان موجب شده است کالای صادراتی که به نزد هر تن ۲۰٪ هزار تومان در آن طرف مرزها حمل می شد، این به نزد هر تن ۵۰٪ هزار تومان جایه جا شود زیرا مالک کشتی باید کالا را با مبلغی جیلچها کند که توجه اقتصادی مناسب داشته باشد.

دیگر اتحادیه مالکان کشتی کشور افزود: از طرف دیگر، صاحبان کالا جایه جایی هر تن ۵٪ هزار تومان را قبول نداشته اند که توان پرداخت این بول را هم ندارند تا محدود شدن ارائه سوخت چنین مشکلاتی پیش روی مالکان شناور و صاحبان کالای صادراتی قرار گرفته است. سعیی ادامه داد: در حال حاضر مشکل سوخت شناورها در عنوان مثال هم اکنون در پوشش برای شناورهایی که به امارات می بروند در طول یک ماه بیش از یک بار سوخت نیمه پاره ای از لیتر ۳۵ تومان ارائه می شود.

سعیی افزود: شناورهایی که در داخل آبهای ایران فعالیت می کنند، سوخت به ترتیب هر لیتر ۱۵۰ تومان دریافت می کنند. وی با اینکه شناورهایی که به امارات می بروند در شرایط کوتني اقتصادی با مشکلات زیادی مواجه هستند در تشرییع موضع پیشروش مالکان کشتی

محبّه دیگر کل اتحادیه با خبرگزاری فارس و سایت خبری تین بیوز

محدودیت

اوّله سوخت به شناورها

هزینه حمل را بالا برد

دولت تعامل کند

دیگر اتحادیه مالکان کشتی با تأکید بر اینکه محدودیت ارائه سوخت پاره ای و تبعه پاره ای به شناورهای باری موجب شد مالکان کشتی به اجبار هزینه حمل را افزایش دهند، گفت: این هزینه حمل برای صاحب کالا صرفه اقتصادی ندارد در پادشاهی محمد سعیی در مصایبی با خبرگزاری فارس با تأکید بر اینکه رسانهای پاید به پخش دریایی کشور توجه خاص داشته باشد، اظهار داشت: حمل و نقل دریایی و هزایای دریا در اقتصاد کشور بسیار تأثیرگذار است، او را گفتگویی دیگر با سایت خبری تین روز حلال صنعت کشتیرانی را مناسب توصیف نکرد و گفت که مسایل ناشی از تحریم ها، بدھی های بانکی، کمبود بار و عوارض گمرکی موضع عده بیهود وضعیت این پخش دریایی و هزایای دریا در است.

محبّه با خبرگزاری فارس

وی ادامه داد: در حال حاضر مالکان کشتی به جای کار، بیکاری می کشند زیرا با مشکلات فرابویی دست و پنجه نرم می کنند دیگر اتحادیه مالکان کشتی کشور با اشاره به مشکل تهیه سوخت مالکان کشتی، تصریح کرد: قطعاً تحریم هایی در این باره تأثیراتی داشته است، اما به هر حال پخش دریایی ۹۲ درصد کالاهای وارداتی کشور را جایه جا می کند بنابراین نیازمند توجه خاص است.

سعیی اضافه کرد: البته اگر کشور با مشکل تهیه سوخت مالکان کشتی، تصریح محدودیت هایی برای شناورها طبیعی است.

دیگر اتحادیه مالکان کشتی کشور با تأکید بر اینکه شناورهاران در حال حاضر به نفع اینکه شناورهایی که به امارات می بروند در طول یک ماه بیش از یک بار سوخت نیمه پاره ای از لیتر ۳۵ تومان ارائه می شود.

سعیی افزود: شناورهایی که در داخل آبهای ایران فعالیت می کنند، سوخت به ترتیب هر لیتر ۱۵۰ تومان دریافت می کنند. وی با اینکه شناورهایی که به امارات می بروند در شرایط کوتني اقتصادی با مشکلات زیادی مواجه هستند در تشرییع موضع پیشروش مالکان کشتی

به منظور اطلاع رسانی دقیق تر منتشر می شود

متن صورتجلسه کارگروه بندری و سوخت اتحادیه و شرکت پخش فرآوردهای نفتی

کاپیتان فرشاد شهباز به مکاتبات با مقامات ذی صلاح و بانک مرکزی و پیگیری های کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران اشاره کرد و افزوده به رغم این پیگیری و مکاتبات هنوز به نتیجه ای نرسیده اینم ضمن اینکه بلکن تاکنون دلیل قائم کننده و مشخصی درباره علت عدم پرداخت حق ماموریت ارزی دریانوردان تذاقه استه و گفت: ما پرداخت حق ماموریت ارزی دریانوردان به صورت ریال و مجلسه آن براساس نزخ از مرچ و حتی نزخ میادله ای را قبول نداریم و از آنجا که دلار به حساب بانکها و بانک مرکزی ایم بانک هم باید همان را به دریانوردان ما پرداخت کنند.

یک بانک داخلی: پاسخ استعلام ما داده نشده است

اما تنها این شرکتهای کشتیرانی نیستند که هنوز موفق به دریافت پاسخ قائم کننده از بانک مرکزی نشده اند یعنی از بانکهای داخلی نیز در پاسخ به یکی از مکاتبات انجام شده درباره علت عدم پرداخت مطالبات ارزی دریانوردان اعلام کرده است از آنجا که موفق به دریافت پاسخ استعلام خود را با تاکنکه درباره حقوق دریانوردان نشده است لذا تا دریافت این پاسخ به حقوق دریانوردان را به ریال پرداخت خواهد کرد.

۲- استفتا از مراجع تقليد: اقدام بانک خيارات در امانت است

اما شیوه بانکی در حالی از پرداخت حق ماموریت ارزی دریانوردان خودداری و پرداخت آن را به ریال موقول می کند که طبق استفتا انجام شده از تعدادی از مراجع تقليد این اتفاق بانکها خيارات در امانت است و نه تنها جائز نیست بلکه نیز ضامن استه.

۳- دادگاه: بانک مجاز به تغيير سبده ارزی افراد نیست

از سوی دیگر طبق رای مراجع قضایی که در بی شکایت دریانوردان از بانک صادر شده است بانک مجاز به تغيير سبده ارزی افراد بدون ادن صاحب دلالتی این نیست در این ارتباط و در زمينه این شکایت، دادگاه اول و دادگاه تعجیدنظر، استاد و بخشنامه های بانک را برای این تغیير وارد ندانسته و بانک مربوطه را به پرداخت سبده مقید در بفتحه محکوم کرده است.

وعدد و زیر اقتصاد: پیگیری می گئیم

با انکه بانک مرکزی تاکنون اندامی در جهت پرداخت مطالبات ارزی دریانوردان انجام نداده است اما وزیر اقتصاد قول داده است که موضوع حق ماموریت ارزی دریانوردان را پیگیری می کند و کثر حسینی که که اول اسقند ماه در کمیسیون اقتصادی مجلس حاضر شده بود به سوال ریس فراکسیون دریانوردان مطالبات ارزی دریانوردان عدم پرداخت حق ماموریت ارزی دریانوردان پاسخ داد و در این جلسه قول مساعد داد که این موضوع را پیگیری کنند.

بانک مرکزی: تامین ارز دریانوردان امکان پذیر نیست

اما بشنوید از پاسخ کتبی بانک مرکزی به سوال خبرنگار مانا درباره حق ماموریت ارزی دریانوردان، طبق پاسخ این بانک با توجه به اینکه تامین ارز حقوق دریانوردان در سرفصل های تعیین شده از سوی کارگروه اقتصادی ستاد تدبیر و پژوهه اقتصادی (کمیته ویژه ارزی و وزیر) به منظور پرداخت ارز با نزخ میادله ای؛ قرار نگرفته است لذا تامین ارز مربوطه از طریق این بانک امکان پذیر نیست. در حال یاد دیدایا قول وزیر اقتصاد برای پیگیری پرداخت حق ماموریت ارزی دریانوردان عملی خواهد شد؟ جامعه دریانوردان به عنوان دارنده ای مرتکی این بار نیز ممکن گذشته و در شرایطی که این بخش آماج تحريم ها قرار گرفته است در حمایت از ناوگان دریانوردان بیوژه دریانوردان کشور قدم بردارد.

محرومیت تعاوی های حمل و نقل دریانوردی از بیمه

خبرگزاری ایسنا
مدیرعامل اتحادیه سراسری تعاوی های حمل و نقل دریانوردی با اشاره به محرومیت تعاوی های حمل و نقل دریانوردی از پارهه بهمی خدمات درماتی گفت: با وجود اینکه بیشترین میزان حمل و نقل کالا در حوزه حمل و نقل دریانوردی محدود می شود و این در میانی ای از بیمه ثالثین اجتماعی و خدمات درماتی محروم مانده استه احمد هاشمی افهار کرد: در حال حاضر سرعت رشد تعاوی ها در ایران به لحاظ کمی جاوتور از سرعت رشد کیفی آنهاست و می طلبد که مسئولان این بخش در کنار توسعه کمی توجه ویژه ای به کفی سازی تعاوی ها داشته باشند. وی از فرود اقتصاد تعاوی یک اقتصاد مردم محور است که در آن سرمایه های خود مردمی یک تعاوی را تشکیل می دهد و اعضا خود به صورت مستقیم در تضمیم گیری های تعاوی نقش دارند. هاشمی با اشاره به سهم ۹۰٪ درصدی تعاوی های حمل و نقل دریانوردی از جمله جایی مسافر، تعداد تعاوی های تحت پوشش این اتحادیه را ۴۳٪ تعاوی ما بیش از بیچه هزار غصه ذکر کرد.

مدیرعامل اتحادیه سراسری تعاوی های حمل و نقل دریانوردی از فرسودگی ناوگان به عنوان یکی از ارزگران جالشها پیش روی تعاوی های حمل و نقل دریانوردی نام برده و گفت دولت می تواند با اعطای تسهیلات ارزان قیمت در جهت توسیعی ناوگان حمل و نقل دریانوردی اقدام و با این کار هم به اقتصاد کشور و ترازیت کالا و هم فعالان بخش حمل و نقل دریانوردی کمک کند.

در روز سه شنبه ۲۴ بهمن ۱۳۹۱ بر اساس توافقنامه انجام شده فی ما بین شرکت پخش فرآورده های نفتی منطقه بندر عباس و اتحادیه مالکان کشتی ایران و با موافقت اعضا هیأت مدیره اتحادیه نشستی با حضور اعضای شرکت پخش فرآورده های نفتی ایران و ریاست آقای امیران بوزار گردید و پس از مذاکرات انجام شده تصمیمات زیر اتخاذ گردید:

۱- شناور میرهمنا با گنجایش ۱۶۰۰۰ متر سوخت یا شناور جایگزین توسط شرکت دنج سفر کیش به اتحادیه مالکان کشتی ایران معرفی می نمایند.

۲- مقرر شد که شرکت یاد شده بر اساس توافقنامه انجام شده اتحادیه با شرکت پخش فرآورده های نفتی منطقه بندر عباس شناور معرفی شده دارای کلیه مشخصات اعلام شده باشد و بر اساس نامه شماره ۹۱/۱۱۰۲۰۱ مورخ ۹۱/۱۱/۲۱ شرکت پخش فرآورده های خواسته شده را به اتحادیه ارائه نماید.

۳- شرکت دنج سفر کیش از متقاضیان سوخت برای هر لیتر مبلغ ۳۰۰ ریال دریافت می دارد که بر اساس این مبلغ کلیه هزینه های شناور خود را تأمین و نسبت به پرداخت بند ۳ خواهد نمود.

۴- شرکت دنج سفر کیش بر اساس حواله صادره از شرکت پخش به متقاضیان و با ارائه رسیده پانکی هر لیتر مبلغ ۳۰۰ ریال سوخت به متقاضیان تحويل می نماید.

۵- شرکت دنج سفر کیش موظف است کلیه نکات اینمی، امنیتی و اثین نامه ها و مستورالعملهای صادره از ستاد مبارزه با فاجعه سوخت و شرکت پخش فرآورده های نفتی و سازمان بنادر و دریانوردی را رعایت و در هر زمان پاسخگوی نمایندگان سازمانهای ذکر شده و همچنین اتحادیه پاسند.

۶- کلیه هزینه های مربوط به شناور از جمله هزینه های بندری، بیمه، تأمین اجتماعی، نمایندگی، مالیات و آسودگی و موارد مربوط به کشتی به عهده شرکت دنج سفر کیش می باشد.

۷- شرکت دنج سفر کیش بعد از پایان قرارداد پسکاله که با اتحادیه خواهد بست بدون هماهنگی و مجوز اتحادیه مجاز به مقدار قرارداد داد به شرکت پخش فرآورده های نفتی و سازمان بنادر و دریانوردی را رعایت و در این مدت می تهدید با شرکت پخش موظف به اجرای بند ۳ مورد نماید.

اعضا های خارج فوج روحانیه : ۱. آقای اسماعیل امیری عضو هیأت مدیره و مدیرعامل شرکت بحرگان ۲. آقای امید مرادی عضو هیأت مدیره و مدیرعامل شرکت امیدان ساحل پارسیان ۳. آقای سید همایون صفی عضو اتحادیه و مدیرعامل شرکت دنج سفر کیش ۴. آقای محمد ابراهیم تبریزی عضو اتحادیه و مدیرعامل شرکت ماروس قشم ۵. آقای محمد حسین شمشانی عضو اتحادیه و مدیرعامل شرکت کلان ساحل جنوب ۶. آقای طاهر الله رازی عضو اتحادیه و مدیرعامل شرکت خدمات دریانوردی پارسیان

بانک مجاز به تغيير سبده ارزی دریانوردان نیست

خبرگزاری هانا

در حالی وزیر اقتصاد در پاسخ به سوال ریس فراکسیون دریانوردی مجلس . پیگیری پرداخت حق ماموریت ارزی دریانوردان را وعده داده است که مطالبات ارزی بیش از سه هزار دریانورد از شبکه بانکی به ۱۱ میلیون دلار بالغ می شود و این در حالی است که بگفته مدیر امور کارکنان دریانوردی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با وجود مکاتبات و پیگیری های انجام شده، شبکه بانکی ته نهایت اقدامی در پرداخت مطالبات دریانوردان به این مجموعه نداده است. خاطر شناس می شود که شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران از محل درآمدهای لوزی خود به منظور پرداخت فوق العاده ماموریت دریانوردان به حساب آنها در بانکها داخلی وارزی گردد است اما شبکه بانکی از پرداخت ارزی این حق ماموریت خودداری و در مقابل آن را به نزخ ارز داشته باشند. وی پرداخت ارزی این حق ماموریت خودداری و در مقابل آن را به نزخ ارز مرجع محاسبه و بصورت ریال به دریانوردان پرداخت می گند اقدامی که اعتراض کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران دریانوردان و حتی نمایندگان مجلس را نیز در این داشته است.

مدیر امور کارکنان دریانوردی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در گفتگو با مالک مطالبات لوزی بیش از سه هزار و ۵۰۰ نفر دریانورد ناوگان ملی کشور را ۱۱ میلیون دلار عنوان کرد و گفت: شبکه بانکی از پرداخت این رقم که مربوط به مرداد تا بهمن ماه سال جاری است خودداری می کند و این در حالی است که پیگیری ها و مکاتبات ما با سیستم بانکی برای پرداخت این رقم این نتیجه بوده است.



شرکت مهندسی و ساخت تاسیسات دریایی ایران به عنوان نخستین شرکت پیمانکاری عمومی ساخت و نصب سازه‌های فراساحلی صنعت نفت و گاز ایران در سال ۱۳۷۲ تأسیس شد و در سال ۱۳۷۸ با تاسیس کارخانه اندود بتون لوله توسعه قابل توجهی یافت. از آن زمان تاکنون، شرکت خدمات فراساحلی خود را با موفقیت توسعه داده و با بهره‌گیری از ناوگان مجهز دریایی به پشتیبانی پروژه‌های فراساحلی در عملیات لوله‌گذاری، نصب، پیش راه‌اندازی و راه‌اندازی پرداخته است.

امروزه شرکت مهندسی و ساخت تاسیسات دریایی ایران به یک شرکت پیمانکار مهندسی، خرید، ساخت و نصب در تراز بین‌المللی تبدیل شده است. این شرکت قادر به اجرای خدمات خشکی و فراساحلی در صنعت نفت و گاز است و با توجه به موفقیت‌های اخیر، قصد تبدیل شدن به یک شرکت سرمایه‌گذار (هولدینگ) را دارد.

در حال حاضر شرکت بیش از ۷/۵ میلیارد دلار پروژه داخلی و خارجی داشته و با افزایش گردش مالی خود به بیش از ۵/۲ میلیارد دلار، در صدد حفظ و ارتقا هرچه بیشتر وضعیت مالی خود می‌باشد.